Internationaler ständiger Verband der Schiffahrt-Kongresse.

Der

# Hafen zu Harburg

insbesondere

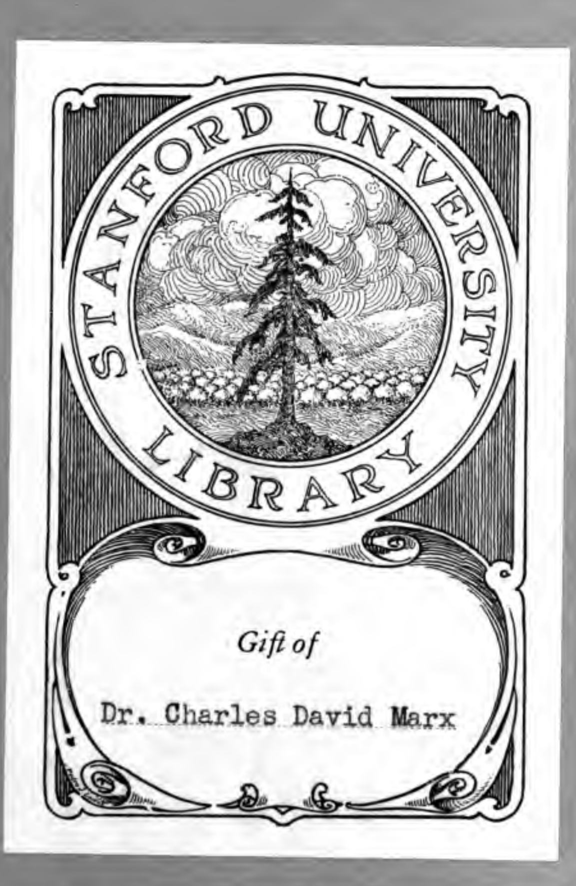
## seine in der Ausführung begriffene Erweiterung.

(Mit 3 Lageplänen und 1 Blatt Querschnitte.)



Harburg a. d. Elbe 1905.




STANFORD UNIVERSITY
LIBRARY
Gift of
Dr. Charles David Marx

Der

# Hafen zu Harburg

insbesondere

## seine in der Ausführung begriffene Erweiterung.

Denkschrift dem *Internationalen Ständigen Verbande der Schiffahrts-Kongresse* seitens der **STADT HARBURG** gütigst angeboten.

…spektor,

…eister.

…schnitte.



Harburg a. d. Elbe 1905.

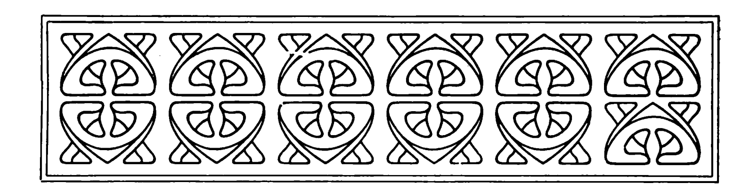


Alter Hafen. Blick über den Verkehrshafen nach der großen Hafenschleuse.



# Inhaltsverzeichnis.

Seite



# I. Geographische Lage von Harburg.

Vergleiche den anliegenden Übersichtsplan „Hamburg und Harburg"
— Anlage 1 —

Die preußische Stadt Harburg liegt ziemlich genau 10 km südlich von Hamburg. Beide Städte liegen je an einem Arm der Elbe. Der Elbestrom teilt sich nämlich etwa 5 km oberhalb Harburg in zwei Arme, die Norderelbe und die Süderelbe. Hamburg liegt an der Norderelbe und zwar die Stadt hauptsächlich an derem rechten Ufer, während sich die Hafenanlagen über beide Ufer erstrecken; Harburg liegt auf dem linken Ufer der Süderelbe.

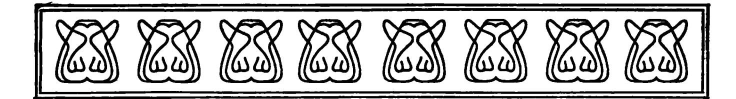
Bei und unterhalb Harburg teilt sich die Süderelbe weiterhin in mehrere Arme; von ihnen haben aber nur zwei für die Schiffahrt Bedeutung, nämlich der Reiherstieg für den sehr lebhaften, zwischen Hamburg und Harburg sich abspielenden, lokalen Schiffahrtsverkehr und der Köhlbrand für den direkten Seeverkehr Harburgs. Der Köhlbrand führt den weitaus größten Teil der Wassermenge der Süderelbe ab und vereinigt sich 9 km unterhalb Harburgs mit der Norderelbe. Von der Vereinigungsstelle an führt der Strom in seinem weiteren, bis zur Einmündung in die Nordsee etwa 100 km langen Laufe den Namen Unterelbe.

Die Unterelbe wird zur Zeit von Hamburg durch Baggerungen derart vertieft, daß sie mit dem Ablauf dieses Jahres (1905) überall in 200 m Sohlenbreite eine Wassertiefe von mindestens 10 m bei mittlerem Hochwasser aufweisen wird. Im Köhlbrand und in der

Süderelbe bis zu den Harburger Hafenschleusen stromaufwärts beträgt die Wassertiefe zur Zeit in 100 m Sohlenbreite 6 m bei gewöhlichem Hochwasser, während der Strom im Mittel 260 m breit ist. Die Vergrößerung dieser Wassertiefe und zwar auf dasselbe Maß, das Hamburg in der Norderelbe herstellt, ist jedoch in Aussicht genommen; sie wäre vielleicht schon begonnen, wenn sich nicht Hamburg, auf dessen Staatsgebiet der unterste Lauf des Köhlbrands liegt, bisher geweigert hätte, die Erlaubnis zur Vertiefung dieser Strecke zu geben.

Die Süderelbe liegt im Ebbe- und Flutgebiet. Der mittlere Flutwechsel beträgt bei Harburg rund 1,8 m; das mittlere Niedrigwasser liegt auf — 0,06 N. N. (Normal-Null), das mittlere Hochwasser auf + 1,72 N. N. Bei der höchsten bekannten Sturmflut (1825) ist die Süderelbe bis auf + 5,22 N. N. angestiegen, das niedrigste beobachtete Niedrigwasser ist 1,75 m unter das mittlere Niedrigwasser hinabgesunken. Unter gewöhnlichen Verhältnissen dauert die Flut rund $4^1/_2$ Stunden und die Ebbe rund 8 Stunden.

Die Ländereien auf beiden Seiten der Süderelbe liegen mit ihrer Oberfläche 70 cm bis 1 m unter dem gewöhnlichen Hochwasser und sind durch Deiche gegen die Überflutung geschützt. Sie werden zum größten Teile als Wiesen und Weiden genutzt, nur in geringem Umfange dienen sie dem Ackerbau und der Gärtnerei. Bei Harburg tritt der Höhenzug, an den die niedrigen Ländereien des linken Ufers angrenzen, bis auf etwa 1 km Entfernung an die Süderelbe heran, und wohl grade deshalb ist hier die Stadt entstanden.



## II. Überblick über die Geschichte Harburgs und die Entwickelung seiner Hafenanlagen.

**Vergleiche die beiden anliegenden Hafenpläne betr. den Zustand vor 1848 und den gegenwärtigen Zustand — Anlage 2 und 3 —**

Harburg wurde zur Zeit Karls des Großen, annähernd gleichzeitig mit Hamburg, gegründet. Es gehörte 831 zum Gebiet des Bischofs von Bremen, bestand aber nur aus einer Kirche, wenigen Häusern und einer Citadelle. Nach vielen Kriegsnöten, im Jahre 1297, erhielt es lüneburgisches Stadtrecht und nahm als Residenz der lüneburgischen Herzöge im 16. und 17. Jahrhundert einen größeren Aufschwung. Um diese Zeit standen der Schiffahrt außer dem erweiterten Festungskanal, der die zu einem Fünfeck ausgebaute Citadelle umschloß, noch einige darangefügte Hafenkanäle (Verkehrshafen, Kaufhauskanal, alter Holzhafen) zur Verfügung; der etwa 2 m tiefe Hafen war, wie auch jetzt noch, ein Dockhafen und mit der Elbe durch 2 Schleusen verbunden, deren größere — die nördliche Festungsschleuse — 6,4 m Weite und 23,4 m nutzbare Länge hatte.

Der Handel befaßte sich namentlich mit der Ausfuhr von Holz und Getreide und wurde durch einen 1661 zwischen Celle und Brandenburg für die Elbschiffahrt abgeschlossenen Handelsvertrag begünstigt;

sogar der Reiherstieg mußte zur Unterbringung der Holzflöße herangezogen werden, nachdem der größte Teil der Insel Wilhelmsburg i. J. 1662 von dem damaligen Beherrscher Harburgs, dem Herzog von Celle, angekauft worden war.

Ein neuer, allerdings nur kurze Zeit währender Aufschwung des Harburger Handels erfolgte nach Beendigung des siebenjährigen Krieges; namentlich blühte der Umschlags- und Durchgangshandel. Bis gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts boten die Harburger Hafenanlagen im wesentlichen noch dasselbe Bild, wie in der Mitte des 17. Jahrhunderts, indessen war das Fahrwasser der Süderelbe soweit verbessert worden, daß Schiffe mit 3,5 m Tiefgang bis Harburg gelangen konnten.

Damals gehörte Harburg zum Königreich Hannover. Es war die Zeit, in welcher in Deutschland die ersten Eisenbahnen gebaut wurden und die ersten Zeichen des Erwachens einer großgewerblichen Tätigkeit auftraten. Daß für eine erfolgreiche Entwickelung von Handel und Gewerbe im Lande Hannover der Besitz eines allen Anforderungen der damaligen Seeschiffahrt entsprechenden Seehafens Vorbedingung sei, wurde in weiten Kreisen des Königreichs erkannt und die Regierung zögerte nicht, dieser Erkenntnis die Tat folgen zu lassen. Unter den in Frage kommenden hannoverschen Orten an der Elbe wurde Harburg als derjenige Platz, bis zu dem die Seeschiffe hinaufgelangen und die Flußschiffe ohne Gefährdung durch Wind und Wetter hinabfahren konnten, für die Anlage des neuen Seehafens ausersehen, und Hand in Hand mit der Herstellung der Eisenbahnlinie Hannover-Lehrte-Harburg erfuhren die Harburger Hafenanlagen einen Ausbau, für den die unter den damaligen Verhältnissen sehr beträchtliche Summe von 1,400,000 Mk. aufgewendet wurde. Dabei fielen alle Ausgaben für die Gleisanlagen, sowie die Ufermauern, Schuppen, Speicher u. s. w., die für den Umschlag der Güter vom Schiff auf die Eisenbahn und umgekehrt erforderlich waren, der Eisenbahnverwaltung zur Last, sodaß sie in den obengenannten 1,400,000 Mk. nicht mitenthalten sind.

Die neuen Hafenanlagen wurden im Jahre 1849 eröffnet. Die durch die Bauarbeiten bewirkten hauptsächlichen Verbesserungen bestanden in der Herstellung des Überwinterungshafens, des Verkehrshafens und des östlichen Kanals, die damals bereits annähernd die jetzige Gestalt erhielten, unter Vereinigung des äußeren und inneren Festungsgrabens, in dem Bau von Ufermauern und vor allem in der Anlage einer neuen Kammerschleuse, der jetzigen „kleinen Hafenschleuse", mit 9,9 m Weite, 43,8 m Länge und 4,0 m Tiefe bei dem damaligen gewöhnlichen Hafenwasserstande von + 1,0 m Harburger Pegel. (Harburger Pegel Null annähernd = mittl. Niedrigwasser der Elbe.)

Der Hafen zu Harburg wurde 1848 zum Freihafen erklärt und außerdem durch die Befreiung von dem drückenden (erst 1861 ganz beseitigten) „Stader Zoll" für alle unmittelbar nach Harburg fahrenden Schiffe begünstigt; die Stellung Harburgs als Freihafen fand indes bereits mit dem im Jahre 1852 erfolgenden Anschluß Hannovers an den Zollverband ihr Ende.

Der Segen aller dieser für Harburg geschehenen Maßnahmen sprach sich deutlich in einem sehr lebhaften Aufschwung des Handels aus, insbesondere des Frachthandels zwischen Hamburg und der genannten nach Hannover führenden Eisenbahn, deren Anfangspunkt Harburg war; doch gedieh auch der direkte Seehandel, wofür die Zunahme der einlaufenden beladenen Seeschiffe von 1032 mit 93,500 t Gütern im Jahre 1854 auf 1114 mit 150,000 t Gütern im Jahre 1856 ein anschauliches Bild gibt.

Mit der zunehmenden Verwendung der Dampfkraft im Schiffahrtsbetriebe waren die Schiffsgrößen und damit die Schiffstiefgänge gewachsen. Die in der Süderelbe und im Köhlbrand vorhandene Tiefe von 3,5 m bei mittlerem Hochwasser genügte infolgedessen den Bedürfnissen der Schiffahrt nicht mehr, und aus den Schiffahrtskreisen ertönte deshalb immer lauter der Wunsch nach einer Vertiefung des Köhlbrandes und der Süderelbe. Diese konnte aber nicht ohne weiteres ausgeführt werden, da Hamburg sich der Vertiefung des in seinem

Staatsgebiet liegenden Teils der Wasserstraße widersetzte. Erst im Jahre 1868 gelang es der Preußischen Regierung nach langwierigen Verhandlungen, von Hamburg das Zugeständnis einer solchen Vertiefung des Köhlbrands zu erlangen, daß nach Ausführung der erforderlichen Baggerungen Seeschiffe bis 4,5 m Tiefgang nach Harburg gelangen konnten. Auch wurden in diesen und in den folgenden Jahren die Verhältnisse im Hafen selbst durch Ausbau und Ausstattung verschiedener Uferstrecken, Vertiefung der Hafenbecken, Errichtung von Brücken u. a. m. beträchtlich verbessert.

Da auch die 1848 erbaute Hafenschleuse dem Bedürfnis nicht mehr genügte, wurde eine neue Kammerschleuse, die jetzige „große Hafenschleuse", erbaut und im Jahre 1880 in Betrieb genommen. Sie hat 17 m Weite, 70 m Länge und 5,3 m Tiefe unter dem, seit 1859 auf + 1,5 m Harburger Pegel (Harburger Pegel-Null = — 0,085 N. N.) festgesetzten gewöhnlichen Hafenwasserstand; der Kostenaufwand betrug 2,060,000 Mk. Überdies wurden die untere Strecke der Süderelbe und der Reiherstieg, später auch die obere Strecke der Süderelbe nach und nach mit Buhnen und Parallelwerken ausgebaut und teilweise vertieft; hierfür wurden seit 1870 über 8,000,000 Mk. an Neubau- und Unterhaltungskosten von der preußischen Regierung aufgewendet.

Die zunehmende Entfaltung des Harburger Hafenverkehrs machte in den Jahren 1889—1893 einen weiteren Ausbau des Hafens in Gestalt von Uferbauten, in dem Ausbau der Lothse zu dem 6 m tiefen Lothsekanal und der Anlage des gleich tiefen Ziegelwiesenkanals sowie des 3 m tiefen Holzhafens, in der Errichtung mehrerer Lagerschuppen und Lagerplätze und in der Beschaffung fahrbarer Hand- und Dampfkräne erforderlich, wofür 1,140,000 Mk. ausgegeben wurden.

Im Ganzen sind für die Harburger Hafenanlagen vom Jahre 1846 bis zur Gegenwart rd. 5,600,000 Mk. an Neubau- und Unterhaltungskosten staatlicherseits aufgewendet worden — ungerechnet die erheblich höheren

staatlichen Ausgaben für die Unterhaltung und Verbesserung der Süderelbe und des Reiherstieges. Von diesen Arbeiten sei besonders die im Jahre 1899 durchgeführte Vertiefung der Süderelbe unterhalb Harburgs und des Köhlbrands um 1 m, unter Schaffung einer Sohlenbreite von 100 m, erwähnt. Diese bedeutsame Verbesserung des Seefahrwassers nach Harburg war erst möglich, nachdem Hamburg in dem zwischen ihm und Preußen am 19. Dezember 1896 abgeschlossenen Staatsvertrage die Genehmigung zur Ausführung der erforderlichen Baggerarbeiten auf seinem Staatsgebiet erteilt hatte. Inzwischen hatte sich das Bild des Harburger Hafenverkehrs infolge der Eröffnung der Eisenbahnverbindung Hamburg-Harburg, des Endstücks der neuerbauten Linie Hamburg-Köln, — im Jahre 1873 — erheblich geändert.

Vor der Erbauung der Eisenbahn Harburg-Lehrte-Hannover wurde ein großer Teil der Güter, die von Hamburg nach den westlich gelegenen Teilen Deutschlands versandt wurden, zu Wasser nach Harburg geschafft, dort auf Landfuhrwerke umgeladen, und auf ihnen weiter verfahren. Nach der Erbauung der genannten Bahn erfuhr dieser Betrieb nur insofern eine Änderung, als ein allerdings erheblicher Teil der Güter in Harburg statt auf Landfuhrwerke auf Eisenbahnwagen umgeladen wurde. Durch die Eröffnung der Eisenbahnverbindung Hamburg - Harburg erhielt Hamburg die Möglichkeit, seine Güter direkt mit der Eisenbahn nach Westen zu versenden, sodaß das Umladen der Güter im Harburger Hafen zum größten Teil wegfiel. Dadurch erlitt Harburg eine sehr erhebliche Verkehrseinbuße, und die Stadt wäre in ihrer Entwickelung wohl vollständig gehemmt worden, wenn sich das Großgewerbe nicht in ihr in immer steigendem Maße entwickelt und dadurch auch der Hafenverkehr einen neuen kräftigen Antrieb erhalten hätte. Heutzutage, wo Harburg zu den wichtigsten deutschen Industriestädten gehört, dient sein Hafen zu einem sehr wesentlichen Teile der Einfuhr der Rohstoffe für die Harburger Fabriken und der Ausfuhr ihrer Erzeugnisse.

Einen Begriff von der Entwickelung des Hafenbetriebes in den letzten Jahren giebt nachstehende Übersicht über den

## Gesamt-Verkehr

der eingegangenen und ausgegangenen beladenen Schiffe.

| Im Jahre | See-Schiffe | Raumgehalt Reg.-To. | Fluss-Schiffe | Raumgehalt Reg.-To. | Schiffe insgesamt | Raumgehalt Reg.-To. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1891: | 779 | 99220 | 12850 | 777890 | 13629 | 877110 |
| 1892: | 910 | 134466 | 13594 | 917987 | 14504 | 1052453 |
| 1893: | 806 | 123696 | 14465 | 922574 | 15271 | 1046270 |
| 1894: | 841 | 141101 | 13428 | 1114483 | 14269 | 1255584 |
| 1895: | 969 | 158060 | 14497 | 1134572 | 15466 | 1292632 |
| 1896: | 991 | 134186 | 14013 | 902366 | 15004 | 1026552 |
| 1897: | 928 | 136705 | 14137 | 849737 | 15065 | 986442 |
| 1898: | 1012 | 151146 | 15699 | 836924 | 16711 | 988070 |
| 1899: | 1031 | 134200 | 15983 | 862632 | 17014 | 996832 |
| 1900: | 982 | 130495 | 16265 | 848825 | 17247 | 979320 |
| 1901: | 918 | 125853 | 15542 | 887467 | 16460 | 1013320 |
| 1902: | 893 | 119846 | 17413 | 1099112 | 18306 | 1218958 |
| 1903: | 947 | 122984 | 17768 | 1183901 | 18715 | 1306885 |
| 1904: | 1199 | 141397 | 19100 | 1150841 | 20298 | 1292238 |

Die Betrachtung der vorstehenden Tabelle erweckt leicht ein falsches Bild von dem Harburger Schiffahrtsverkehr. Unter den „Flußschiffen“ sind nämlich alle die zahlreichen Fahrzeuge mitgezählt, die den Gütertransport zwischen den in Hamburg und Altona löschenden und ladenden Seeschiffen und dem Harburger Hafen vermitteln. Der Köhlbrand und die Süderelbe sind zur Zeit für die großen Seeschiffe nicht tief genug und die alten Harburger Hafenanlagen sind zur Zeit auf die Aufnahme großer Seeschiffe nicht eingerichtet. Infolgedessen löschen diese großen Schiffe die für Harburg bestimmten Überseegüter in Hamburg und Altona in Schuten und Leichter und empfangen in solchen Fahrzeugen auch die von Harburg für das Übersee-Ausland bestimmten Güter. Tatsächlich entfällt von den in „Flußschiffen“ beförderten Gütern der weitaus größte Teil auf den Seeverkehr Harburgs, und dieser letztere übertrifft den Flußverkehr um etwa das Sechsfache.

Der Güterverkehr zwischen den Seeschiffen in Hamburg-Altona und dem Harburger Hafen bedient sich zum überwiegenden Teil des im ersten Abschnitt dieser

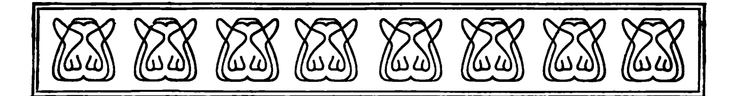
Schrift erwähnten, Reiherstieg genannten Nebenarmes der Süderelbe. Dieser Nebenarm konnte früher nur von Flößen und ganz flachgehenden Fahrzeugen benutzt werden; er ist, mit der Mitte der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts beginnend, allmählich mehr und mehr ausgebaut worden und hat jetzt bei mittlerem Niedrigwasser auf 30 m Sohlenbreite eine Wassertiefe von 3 m. Damit der Süderelbe nicht durch den vertieften Reiherstieg zu viel Wasser entzogen wird, vielmehr ihre Wasserführung bei Ebbe in vollem Maße auch unterhalb der Reiherstiegabzweigung erhalten bleibt und so Sandablagerungen in ihr und dem Köhlbrand nach Möglichkeit verhütet werden, ist am oberen Ende des Reiherstieges eine Sperrschleuse mit 2 Schleusenkammern von je 110 m Länge und 12 m Torweite erbaut worden. Die östliche Schleuse hat bei mittlerem Niedrigwasser 3,8 m nutzbare Wassertiefe, die westliche 3 m. Diese Schleuse, deren Kosten sich auf 920,000 Mark beliefen, hat elektrisch betriebene Schiebetore, die während der Flutzeit geöffnet bleiben, sodaß dann die Schiffe ohne jeden Aufenthalt durch die Schleuse hindurchfahren können. Die Schleuse schützt auch den Reiherstieg vor Versandung.

Der Reiherstieg gehört eigentlich nicht zu dem Harburger Hafen; bei der Bedeutung, die er für das Großgewerbe in Harburg und den ganzen Hafenverkehr der Stadt hat, durfte er hier jedoch nicht unerwähnt bleiben.

Hand in Hand mit der Entwickelung des Hafens ging auch diejenige der Stadt Harburg, wie am besten aus folgender Übersicht über die Zunahme der Einwohnerzahl zu ersehen ist:

| Jahr | Einwohnerzahl |
|---|---|
| 1830 | 4000 |
| 1840 | 5000 |
| 1850 | 5000 |
| 1860 | 12000 |
| 1870 | 16000 |
| 1880 | 19000 |
| 1890 | 35000 |
| 1900 | 49000 |
| 1904 | 55000 |

In dieser Zusammenstellung ist die geringe Zunahme der Bevölkerung in dem Jahrzehnt 1870 bis 1880 und die starke Zunahme in dem Jahrzehnt 1880 bis 1890 auffällig. Die letztere beruht teilweise auf der im Jahre 1888 erfolgten Eingemeindung einiger Vororte, die geringe Zunahme der Bevölkerung in der Zeit von 1870 bis 1880 ist eine Folge der Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke Harburg-Hamburg. Mit dieser Inbetriebnahme verlor das in Harburg blühende Speditionsgeschäft in der Hauptsache seinen Untergrund, und die industrielle Entwickelung Harburgs hatte damals noch nicht kräftig genug eingesetzt, um diesen Ausfall soweit auszugleichen, daß er nicht in einer Stockung in der Bevölkerungszunahme erkennbar wurde.



# III. Gegenwärtiger Stand des Harburger Hafens und seines Verkehrs.

Vergleiche den anliegenden Hafenplan — Anlage 3 —

Der alte Harburger Hafen ist ein Dockhafen, der von der Süderelbe her durch 2 Kammerschleusen zugänglich ist. Die ältere kleine Hafenschleuse hat bei 9,9 m Weite und 43,8 m Länge einen 4,5 m unter dem gewöhnlichen Hafenwasserstande liegenden Drempel, während die neuere große Hafenschleuse 17 m Weite, 70 m Länge und 5,3 m Drempeltiefe bei gewöhnlichem Hafenwasserstande hat. Der gewöhnliche Hafenwasserstand liegt 1,50 m über dem mittleren Niedrigwasser und 0,3 m unter dem mittleren Hochwasser der Süderelbe; er wird indessen zeitweise nach Bedarf um ein geringes Maß gehoben oder gesenkt. Beide Schleusen liegen im Zuge des mit seiner Krone etwa 6,0 m über das gewöhnliche Niedrigwasser hinausragenden Elbdeiches, der den Hafen, die Stadt und die ganze angrenzende Niederung vor den Sturmfluten und Hochwassern der Elbe schützt. Beide Schleusen haben Vorhäfen und sind massiv erbaut; bei der kleinen Hafenschleuse bestehen die durch Handbetrieb bewegten Tore nebst ihren Schützen aus Holz, die große Hafenschleuse hat Umlaufkanäle und eiserne Tore, sowie Druckwasserbetrieb mittels Ketten.

Der Binnenhafen besitzt rd. 25 ha Wasserfläche und ist reichgegliedert, zum Teil durch die mitten in dem älteren Gebiet liegende fünfeckige „Citadelle“, die jetzt allerdings nur noch den friedlichen Zwecken von

[illegible]



Alter Hafen. Blick über den Lothsekanal nach der Drehbrücke.



Reiherstieg mit Drehbrücke.



11) der Ziegelwiesenkanal, 6,0 m tief, für Gewerbe und Lagerhandel, mit Eisenbahnanschluß; nördlich hieran schließend endlich

12) der Holzhafen, 3,0 m tief.

Zur Entlastung des Binnenhafens von einem Teile des Flußschiffverkehres ist außerdem eine Dalbenreihe am rechten Ufer der Süderelbe, den Hafenschleusen gegenüber, vorhanden; sie dient als Liege- und Umladeplatz.

Unterhalb der Hafenschleusen befinden sich am linken Elbufer 2 bewegliche eiserne Landebrücken für das Anlegen von Personendampfern, namentlich der regelmäßig fahrenden Köhlbrand- und Reiherstieg-Dampfer, die zwischen Harburg und Hamburg verkehren.

Die Ufer der Schleuseneinfahrten sind mit Bollwerken eingefaßt, die Ufer des Hafens dagegen in verschiedener Weise mit Kaimauern, mit Bollwerken oder mit einfachen, am Fuß durch Deckwerk und dergleichen geschützten Böschungen.

Kaimauern sind vorhanden am westlichen, nordwestlichen und nordöstlichen Ufer des Petroleumhafens und der Durchfahrt, am Ostufer des Hafenkanals, am Westufer des Östlichen zum Teil des Westlichen Bahnhofskanals, am Südufer des Verkehrshafens, am Nordufer des Lothsekanals vom Verkehrshafen bis zur Lothsebrücke, und am Südende des Kaufhauskanals.

Bollwerke sind ausgeführt am nördlichen, östlichen und zum Teil westlichen Ufer des Verkehrshafens, am südlichen Ufer des Lothsekanals und an seinem nördlichen Ufer westlich von der Lothsebrücke, sowie am Ostufer des Ziegelwiesenkanals. Alle übrigen Uferstrecken haben einfache Böschungen, die stellenweise mit kurzen Ladebrücken zur Aufnahme von Kranen und dergleichen überbaut sind, oder sie sind mit Fabrik- und anderen Gebäuden besetzt.

Die gesamte Uferlänge des inneren Hafens beläuft sich auf rd. 9500 m.

Die Oberkante der Kaimauern und Bollwerke liegt im allgemeinen etwa auf + 3,0 m N. N., an einigen älteren Uferstrecken auch etwas tiefer.

Die am Hafen liegenden Lade- und Lagerplätze sind auf 3700 m Uferlänge mit Eisenbahnanschluß versehen, zu 4500 m aber ohne einen solchen. Von ersteren sind 1260 m öffentlich, 1820 vom Fiskus verpachtet, und 620 m im Privatbesitz, von letzteren bezw. 1320. 950 und 2230 m. Von den öffentlichen Lagerplätzen, die namentlich zu beiden Seiten des Lothsekanals und am Verkehrshafen liegen, ist der größere Teil fiskalisch, ein kleinerer Teil städtisch.

Der Eisenbahnanschluß erfolgt für den Ziegelwiesenkanal und das Nordufer des Lothsekanals von dem nahegelegenen Bahnhof Unterelbe aus, für das Südufer des Verkehrshafens und die südlich daranstoßenden 3 Kanäle von dem Hauptbahnhof aus, dessen Güterbahnhof zwischen diese Kanäle hineinreicht. Bahnhof Unterelbe und Hauptbahnhof sind durch ein Doppelgleis verbunden, das die Fortsetzung der von Cuxhaven nach Harburg führenden sog. „Unterelbischen Eisenbahn" bildet.

Harburg ist ein sehr bedeutender Knotenpunkt des Eisenbahnverkehrs; es gehen von hier 4 Hauptlinien aus: nach Hamburg, nach Hannover, nach Bremen und nach Cuxhaven.

Es verdient hervorgehoben zu werden, daß Harburg für alle Güter, die zwischen Schiff und Eisenbahn umgeschlagen werden und nach dem Gebiete links der Elbe bestimmt sind oder von dorther kommen, günstiger gelegen ist als Hamburg, da der Eisenbahnweg um die 11 km lange Bahnstrecke Hamburg-Harburg kürzer ist, während die direkten Seefrachten für beide Orte im allgemeinen gleich und auch die Hafenspesen in Harburg nicht größer sind als in Hamburg.

Die Hafenufer sind vielfach mit Kränen ausgestattet. Die meisten Kräne befinden sich in fiskalischem Besitze und Betriebe, nämlich:

5 Handkräne (fest) von je 1500 kg Trgf. am Ostufer des Verkehrshafens (am sog. Treidelwege),

3 Dampfkräne (fahrbahr) von je 2500 kg Trgf. am Nordufer des Lothsekanals (an der sog. Contreskarpe),

2 Dampfkräne (fahrbar) von je 3000 kg Trgf. ebenda,
4 Dampfkräne (fahrbar) von je 1500 kg Trgf. am Südufer des Verkehrshafens,
4 Handkräne (fest) von 1500, 2000, 8000 und 15,000 kg Trgf. ebenda,
2 hydraulische Kräne (fest) von 1000 und 2000 kg Trgf. ebenda,
9 hydraulische Kräne (fest), und zwar 8 von je 1000 kg und 1 von 1500 kg Trgf., am Östlichen Bahnhofskanal (Westufer),
9 hydraulische Kräne (fest) und zwar 6 von 750 kg und 3 von 1500 kg Trgf., am Hafenkanal (Ostufer).

Außerdem besitzt die Stadt Harburg 2 Handkräne (fest) von je 3000 kg Trgf. am Südufer des Lothsekanals (Kanalplatz). Endlich befindet sich eine Anzahl von verschiedenartigen Kränen und anderen Hebezeugen in den Händen von Privatleuten; von ihnen ist der 30000 kg tragende Schwimmkran der Werft von R. Holtz besonders hervorzuheben, zumal er für das Heben großer Lasten gegen Vergütung zur Verfügung gestellt wird.

Die am Hafen befindlichen Schuppen und Lagerhäuser gehören zumeist Privaten, für öffentliche Zwecke stehen nur folgende 5 fiskalische Schuppen zur Verfügung:

1. 1 Schuppen von 1200 qm Grundfläche am Ostufer des Verkehrshafens;
2. 1 Schuppen von 600 qm Grundfläche am Nordufer des Lothsekanals;
3. 2 Schuppen von 600 und 900 qm Grundfläche am Südufer des Verkehrshafens;
4. 1 Schuppen von 1000 qm Grundfläche am Westufer des Östlichen Bahnhofskanals und
5. 1 Schuppen von 2200 qm Grundfläche am Ostufer des Hafenkanals.

Ferner dient als Lagerhaus die im Besitze der Zollverwaltung befindliche „Zollfreie Niederlage“ mit 2900 qm Grundfläche und 6 Geschossen, am Westufer des Östlichen Bahnhofskanals gelegen.

Die zahlreichen gewerblichen und großgewerblichen Anlagen, die gegenwärtig der Stadt Harburg

ihr Gepräge als ausgesprochene Fabrikstadt geben, haben sich teilweise unmittelbar am Hafen angesiedelt, nämlich mehrere Mehl- und Ölmühlen, drei Schiffsbauanstalten, eine Brikettfabrik, eine Stockfabrik und Rohrwäscherei, eine Salpeterfabrik, eine chemische Fabrik, eine Schmirgelfabrik, ein Brettschneidewerk und eine Anlage für das Abwracken alter Schiffe. Am Ostrande des Überwinterungshafens hat die Kgl. Wasserbauinspcktion Harburg einen Bauhof für die Unterhaltungsarbeiten an ihren Dampfern, Baggern und anderen Geräten im Betriebe.

An der Süderelbe selbst, etwas unterhalb der Hafenschleusen, liegen zwei ansehnliche Fabriken, eine Ölfabrik und eine Stärkefabrik, die sich beide eigene Kaimauern für die an ihnen löschenden und ladenden Fahrzeuge erbaut haben.

Zwischen diesen Fabriken und der kleinen Hafenschleuse liegt die oben bereits erwähnte Anlegestelle, die hauptsächlich der Personenschiffahrt dient, die von zwei Linien betrieben wird.

Die Dampfer der Köhlbrand-Linie machten im Jahre 1904 zwischen Harburg und Hamburg 8860 Fahrten und beförderten im Ganzen 267,443 Personen, 8512 Stück Vieh und 6379 Stück Güter.

Die Dampfer der Reiherstieg-Linie machten im Jahre 1904 zwischen Harburg und Hamburg 8833 Fahrten und beförderten im Ganzen 53,987 Personen sowie eine kleinere Menge Güter.

Der sehr lebhafte Personenverkehr zwischen Harburg und Hamburg wird nur zu einem kleinen Teile durch die Personendampfer der beiden obengenannten Linien, zum größten Teile vielmehr durch die Staatseisenbahn mit über 40 Zügen täglich in jeder Richtung und seit 1902 auch durch die zwischen Hamburg und Harburg verkehrende elektrische Straßenbahn bewältigt.

Für die Benutzung des Harburger Hafens werden Abgaben erhoben und zwar nach dem durch die zuständigen Minister festgesetzten Hafentarif vom

**30. Oktober 1901.** Die hauptsächlichen Bestimmungen sind im Folgenden wiedergegeben.

Es ist zu zahlen:

## I. Hafengeld.

A. Für Benutzung des Binnenhafens:

1) von Seeschiffen mit 100 oder mehr cbm Nettoraumgehalt
   a. für die ersten 30 Tage und jedes cbm Nettoraumgehalt ........... 0,04 ℳ.
   b. für je weitere 30 Tage und jedes cbm Nettoraumgehalt ........... 0,02 „

2) von Seeschiffen mit weniger als 100 cbm Nettoraumgehalt sowie von Flußschiffen mit mehr als 30 cbm Nettoraumgehalt
   a. für die ersten 30 Tage und jedes cbm Nettoraumgehalt ........... 0,02 ℳ.
   b. für je weitere 30 Tage und jedes cbm Nettoraumgehalt............ 0,01 „

3) von Flußschiffen mit 30 oder weniger cbm Nettoraumgehalt
   a. für die ersten 30 Tage
      von einem Fahrzeuge mit mehr als 12 cbm Nettoraumgehalt ....... 0,40 ℳ.
      von einem Fahrzeuge mit 12 oder weniger cbm Nettoraumgehalt... 0,20 „
   b. für je weitere 30 Tage die Hälfte der Sätze unter a.

4) von ganz offenen Fahrzeugen (Schuten und Bollen) ohne Rücksicht auf den Raumgehalt für jedes Fahrzeug
   a. für die ersten 30 Tage.......... 1,50 ℳ.
   b. für je weitere 30 Tage.......... 1,00 „

5) von Floßholz beim Eingehen in den Hafen
   a. für die ersten 30 Tage der Liegezeit und je 10 qm der Oberfläche des Floßes ....................... 0,10 ℳ.
   b. für je weitere 30 Tage und je 10 qm Oberfläche des Floßes........... 0,05 „

B. Für Benutzung des Außenhafens einschließlich der Landungsbrücken:

1) von Dampfern mit Passagieren und und zwar

a. von solchen mit 100 oder mehr cbm Nettoraumgehalt für das einmalige An- und Ablegen .............. 3,00 ℳ.

b. von solchen mit weniger als 100 cbm Nettoraumgehalt für das einmalige An- und Ablegen ............... 1,50 ℳ.

2) von sonstigen Schiffen und Fahrzeugen sowie von Flößen

die Hälfte der unter I A für den Aufenthalt im Binnenhafen festgesetzten Abgaben.

## II. Schleusengeld

für das Durchschleusen und Durchlassen von Schiffen.

A. Während der Zeit des regelmäßigen Schleusenbetriebes

nämlich werktäglich vom 1. Oktober bis 31. März von morgens 7 Uhr bis abends 7 Uhr, vom 1. April bis 30. September von morgens 6 Uhr bis abends 7 Uhr — wird kein Schleusengeld erhoben.

B. Außerhalb der Zeit des regelmäßigen Schleusenbetriebes

1) für eine Durchschleusung in der Zeit von abends 7 bis 10 Uhr werktäglich

a. von einem Flußschiffe

| | |
|---|---|
| bis 200 cbm Nettoraumgehalt ..... | 2,00 ℳ. |
| über 200 bis 600 cbm Nettoraumgehalt | 3,00 „ |
| „ 600 bis 1000 cbm „ | 4,00 „ |
| „ 1000 „ 1500 „ „ | 5,00 „ |
| „ 1500 „ 2000 „ „ | 6,00 „ |
| „ 2000 „ 2500 „ „ | 7,00 „ |
| „ 2500 cbm Nettoraumgehalt .... | 8,00 „ |

b. von einem Seeschiffe

| | |
|---|---|
| bis 200 cbm Nettoraumgehalt ..... | 2,00 ℳ. |
| über 200 bis 600 cbm Nettoraumgehalt | 5,00 „ |
| „ 600 bis 1000 cbm „ | 8,00 „ |

über 1000 bis 1500 cbm Nettoraumgeh. 10,00 ℳ.
„ 1500 „ 2000 „ „ 12,00 „
„ 2000 cbm Nettoraumgehalt....15,00 „

2) für eine Durchschleusung in der Zeit von 10 Uhr abends bis zum Beginn des regelmäßigen Schleusenbetriebes am andern Morgen oder an einem Sonn- oder Festtage
das doppelte der Sätze unter B (1).

3) für eine Durchschleusung außerhalb der regelmäßigen Schleusungszeit, die bestellt aber nicht in Anspruch genommen worden ist, und für jeden Beamten des Hafen- und Schleusenpersonals, der zur Durchschleusung erforderlich gewesen wäre ..................... 1,00 ℳ.

## III. Lagergeld

für die Lagerung von Gütern.

A. Auf den offenen Lagerplätzen für je 10 qm belegte Fläche
1) wenn die Lagerung nach Wochenfristen geschieht, wöchentlich (für je 7 Tage) 0,20 ℳ.
2) wenn sie nach Monatsfristen geschieht, monatlich (für je 30 Tage) ......... 0,40 „

B. In den staatlichen Lagerschuppen,
wenn die Lagerung länger als 3 Tage dauert, für je 50 kg und jeden folgenden Tag ............................ 5,00 ℳ.
(Sonn- und Festtage werden weder in die lagergeldfreie, noch in die abgabenpflichtige Zeit eingerechnet.)

## IV. Krangeld

für Benutzung der dem Hafenamt zu Harburg unterstellten staatlichen Hand- und Dampfkräne, für je 100 kg der bewegten Güter und zwar

A. Für die Benutzung der Handkräne bei einer Ladung Waren jeglicher Art
1) im Gewichte bis zu 25,000 kg ..... 0,02 ℳ.
2) „ „ „ „ 50,000 „ ..... 0,01½ „
im ganzen mindestens .......... 5,00 „

3) im Gewichte von über 50,000 kg ... 0,01 ℳ.
im ganzen mindestens .......... 7,50 „

B. Für die Benutzung der Dampfkräne

1) bei einer Ladung Waren jeglicher Art (mit Ausschluß der Steinkohlen)
   a. im Gewichte bis zu 25,000 kg... 0,04 ℳ.
   b. „ „ „ „ 50,000 „ ... $0{,}03^1/_2$ „
   im ganzen mindestens ..........10,00 „
   c. im Gewichte von über 50,000 kg 0,03 „
   im ganzen mindestens ..........17,50 „

2) bei einer Ladung Steinkohlen
   a. im Gewichte bis zu 50,000 kg... 0,03 „
   b. „ „ von über 50,000 „ ... $0{,}02^1/_2$ „
   im ganzen mindestens ..........15,00 „

## V. Schleppgeld

für die Benutzung des staatlichen Schleppdampfers für jede Fahrt innerhalb des eigentlichen Verkehrshafens sowie aus demselben bis in die verschiedenen Kanäle — ohne Unterschied der Länge der Fahrt — in mehrfachen Abstufungen je nach der Jahreszeit und der Schiffsgröße

A. von Seeschiffen

mit 200 und weniger cbm Nettoraumgehalt .......................... 2,00 ℳ.
bis bis
über 1500 cbm Nettoraumgehalt .....25,00 „

B. von Flußschiffen

1) von offenen Schuten
   mit 50 und weniger cbm Nettoraumgehalt 0,50 ℳ.
   bis bis
   über 50 cbm „ 2,00 „

2) von sonstigen Flußschiffen
   mit 50 und weniger cbm Nettoraumgehalt 1,00 ℳ.
   bis bis
   über 1000 cbm „ 7,00 „

## Zusätzliche Bestimmungen.

1. Bei den nicht nach Raumgehalt vermessenen Fahrzeugen gelten 500 kg Tragfähigkeit gleich einem Kubikmeter (cbm) Nettoraumgehalt.

**2. Angefangene Tarifeinheiten gelten bei der Abgabeberechnung für voll.**

## Befreiungen.

Befreit sind:

1. von jeglicher Abgabe
   Schiffsgefäße, Flöße und Güter, die dem Könige, dem preußischen Staate oder dem deutschen Reiche gehören oder für deren ausschließliche Rechnung befördert werden.
2. vom Hafengelde
   offene Ruderboote.
3. vom Schleusengelde
   Schleppdampfer, wenn sie beim Ein- oder Ausbringen von Lastfahrzeugen Hilfe leisten.

---

Mit Ausnahme des Kaufhauskanals, des Westlichen Bahnhofskanals und eines Teiles des südlichen Lothsekanal-Ufers, die in städtischem Besitze sind, ist der Harburger Hafen fiskalisch; er untersteht hinsichtlich der Hafenverwaltung und der Hafenpolizei dem Kgl. Hafenamt, das sich aus dem Kgl. Landrat und dem Kgl. Wasserbauinspektor zusammensetzt und dem Kgl. Regierungspräsidenten zu Lüneburg unterstellt ist.

Zu den Beamten des Hafenamtes gehören auch die Harburger Elblotsen, die auf der Strecke von Neumühlen (unterhalb Altona bei Hamburg) bis Harburg Dienst tun. Ihre Zahl beträgt gegenwärtig vier. Ein Lotsenzwang besteht nicht; doch bedienen sich die meisten Seeschiffe eines Lotsen, da die Lotsen auf das Zollgesetz vereidigt sind, und die Schiffe durch ihre Anwesenheit an Bord von der Erfüllung mancher Zollförmlichkeiten entbunden sind. Die Lotsen üben ihr Gewerbe selbstständig aus und verteilen die aufkommenden Lotsgelder unter sich.

Endlich mögen hier noch die Zufahrtsstraßen des Harburger Hafens zu Wasser und zu Lande im Zusammenhange und in ihrem jetzigen Zustande kurz besprochen werden.

Die Seeschiffahrt erreicht Harburg durch den Köhlbrand und die Süderelbe (vergl. Abschn. I) von der Unterelbe her. Die normale Wassertiefe der durch Bojen bezeichneten Fahrstraße beträgt 4,2 m bei mittlerem Niedrigwasser (M. N. W.) und 6,0 m bei mittlerem Hochwasser (M. H. W.) auf 100 m Sohlenbreite.

Mit der Binnenschiffahrt ist Harburg verbunden durch den von der Oberelbe abzweigenden oberen Teil der Süderelbe mit einer Fahrstraße von 60 m Sohlenbreite und 3,0 m Tiefe bei M. N. W.; ferner durch den Reiherstieg, der von der Süderelbe bei Harburg nach der Norderelbe bei Hamburg führt und eine Fahrstraße von mindestens 30 m Sohlenbreite und 3,0 m Tiefe bei M. N. W. besitzt.

Für den Eisenbahnverkehr stehen Harburg die vier bereits genannten Linien nach Hamburg, Bremen, Hannover und Cuxhaven („Unterelbebahn") zur Verfügung, sowie zwei dem Hafen benachbarte Bahnhöfe, der Hauptbahnhof und der Bahnhof Unterelbe.

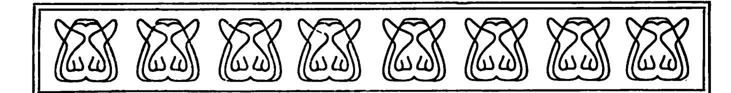
Außerdem gehen von Harburg vier große Landstraßen aus, in der Richtung nach Hamburg, Lüneburg, Bremen und Cuxhaven.

Ein Vergleich der Lage Harburgs hinsichtlich der Verkehrsverbindungen mit der Lage Hamburgs zeigt, daß erstere für allen Wasserverkehr — abgesehen von der bisher noch geringeren Wassertiefe des Köhlbrands — und für den Landverkehr ebenso günstig, für den Eisenbahnverkehr von und nach dem Gebiete links der Elbe sogar günstiger ist, wie oben bereits hervorgehoben wurde.



Eisenbahnbrücke und Straßenbrücke über die Süderelbe.





# IV. Die im Bau begriffene Hafenerweiterung zu Harburg.

Vergl. den anliegenden Hafenplan — Anlage 3 — und das Blatt „Querschnitt“ — Anlage 4.

Durch die im Abschnitt II näher erörterten Arbeiten war der Harburger Hafen allmählich den zunehmenden Bedürfnissen des Verkehrs entsprechend ausgebaut worden; dabei war man aber schließlich an eine Grenze gelangt, die nach Lage der örtlichen Verhältnisse nicht mehr überschritten werden konnte, während der Verkehr und die Industrie gebieterisch auf eine Erweiterung der Hafenanlagen hindrängten. Die Unzulänglichkeit der Hafenschleusen gegenüber den Ansprüchen der heutigen Seeschiffahrt, die geringe Tiefe in dem größten Teile des Binnenhafens und der Platzmangel an seinen Ufern waren die größten Mängel der bestehenden Anlagen.

Die große Hafenschleuse ist zu einer Zeit erbaut, als die großen Seeschiffe durchweg einen nach unten zugeschärften Boden mit Mittelkiel besaßen; sie hat deshalb einen bogenförmigen Drempel erhalten, der nach einem Halbmesser von 20 m gekrümmt ist und an den Seiten um 1,9 m höher liegt als in der Mitte. Bei dem gewöhnlichen Hafenwasserstande von + 1,5 m Harb. Peg. sind über dem Drempel in der Mitte wohl 5,3 m Wasser vorhanden, an den Seiten sinkt aber die Wassertiefe auf nur 3,4 m.

Neuerdings werden die Dampfer vorwiegend als „Kofferschiffe“ mit nahezu rechteckigem Querschnitt und nahezu wagerechtem Boden, zum Teil sogar mit 2 seitlichen Schlingerkielen gebaut, sodaß von einem solchen Schiff die Bogentiefe des Drempels garnicht ausgenutzt werden kann. Während z. B. ein 15 m breites Schiff

der älteren Bauart mit einem Tiefgang von etwa 5,2 m die große Hafenschleuse durchfahren kann, ist dies einem solchen der neueren Bauart nur noch bei 3,7 m Tiefgang möglich. Infolge dieser Bauart des Schleusenbodens sind gerade die größeren Seeschiffe, welche die billigsten Frachten ermöglichen und deshalb immer mehr und in immer größeren Abmessungen bevorzugt werden, vom Zugang zu dem Harburger Hafen ausgeschlossen, wenn sie nicht vorher einen Teil ihrer Ladung ableichtern, was stets mit erheblichen, Handel und Gewerbe schwer belastenden Mehrkosten verknüpft ist. Andrerseits ereigneten sich sogar mehrfache Schiffsunfälle und Verzögerungen durch Festkommen größerer Schiffe in der Schleuse oder vor dem Hafen. Die unausbleibliche Folge von alledem war eine weitverbreitete Abneigung der Rhedereien, größere Schiffe nach Harburg zu schicken, und ein offenbarer Rückgang des direkten Seeverkehrs Harburgs, und dieser Rückgang wurde in den Harburger Handels- und Industriekreisen um so unangenehmer empfunden und um so schwerer ertragen, als die Seeschiffahrt gerade in den letzten Jahren und namentlich in dem benachbarten Hamburg ganz bedeutend zugenommen hatte.

Die Unzulänglichkeit des Binnenhafens machte sich in zwei Richtungen bemerkbar; einmal hat ein großer Teil seiner Ufer im Verhältnis zu den Bedürfnissen der Neuzeit zu geringe Wassertiefen, und zweitens sind namentlich die leistungsfähigeren Uferstrecken des Hafens jetzt mit Handels- und Gewerbeanlagen aller Art vollständig besetzt, sodaß die Nachfrage der von der günstigen Lage Harburgs angezogenen Handels- und Industriekreise nach größeren Plätzen an seetiefem Wasser nicht mehr befriedigt werden kann. Es konnte deshalb nicht verkannt werden, daß die Entwickelung Harburgs ohne die baldige Schaffung neuer und zeitgemäßer Hafenanlagen auf einen toten Punkt angelangt war. Dieser Erkenntnis verschlossen sich weder die unmittelbar beteiligten Kreise noch die Behörden, und unter steter gegenseitiger Verständigung wurden die Mittel zur besten und gründlichen Abhilfe

der empfundenen Übelstände erwogen und in den Grundzügen festgestellt. Die zuerst ins Auge gefaßte Erbauung einer größeren Hafenschleuse in Verbindung mit einer Vertiefung des Hafens und einem Umbau der Ufereinfassungen wurde sehr bald fallen gelassen, da sie erhebliche Kosten verursacht haben würde, ohne doch einen einigermaßen angemessenen Nutzen zu gewähren. Derartige Maßnahmen hätten zwar den bestehenden Hafen verbessert und in seiner Leistungsfähigkeit erhöht, sie hätten aber das Haupterfordernis, nämlich die Schaffung ausgedehnter, die Entwickelung der Industrie begünstigender Plätze, nicht erfüllt; und darüber wurde man sich bei den oben erwähnten Verhandlungen sehr bald einig, daß die neuzuschaffenden Anlagen in erster Linie der Förderung der Industrie in Harburg zu dienen haben würden, wenn sie auch gleichzeitig die Bedürfnisse des Umschlagsverkehrs und des Lagergeschäftes befriedigen mußten. Nachdem dann noch einige Vorentwürfe aufgestellt waren, die jedoch nicht als glückliche Lösung der vorliegenden Aufgabe angesehen werden konnten, gelangte man zu einem Plane, der die Anlage mehrerer, von der Süderelbe abzweigender, offener Hafenbecken in der angrenzenden Gemarkung Lauenbruch vorsah und die Grundlage für die ferneren Verhandlungen zwischen der Stadt Harburg und den preußischen Staatsbehörden bildete.

Diese Verhandlungen führten schließlich dazu, daß die Stadt Harburg die Ausführung der geplanten Hafenerweiterung auf Grund eines zwischen ihr und dem preußischen Staate abgeschlossenen, den Umfang und die Grundzüge des neuen Hafenbaues festsetzenden und die Kostenaufbringung regelnden Vertrages übernahm. Die Hauptpunkte dieses Vertrages werden am Ende dieses Abschnittes besprochen werden, hier möge zunächst eine Beschreibung der neuen Hafenanlagen, wie sie geplant und bereits in der Ausführung begriffen sind, folgen.

Die Gemarkung Lauenbruch bot ein für die Hafenerweiterung sehr geeignetes Gelände. Diese Gemarkung, die in die Stadt Harburg eingemeindet wird, wird im

Osten von dem Gebiet des alten Harburger Hafens, im Westen von der preußisch-hamburgischen Landesgrenze, im Norden von der Süderelbe und im Süden von der sog. Landscheide begrenzt, einem Graben, der zur Entwässerung der südlich davon liegenden Grundstücke der Gemarkung Harburg dient und in seinem nach dem Moorburger Elbsiel gehenden Unterlauf auch die genannte Westgrenze bildet. Der Elbdeich, dessen Krone auf etwa + 5,8 m N. N. lag, schützte die im Mittel auf + 0,8 m liegende und fast ganz aus Weideland bestehende Niederung gegen das Wasser der Süderelbe; hinter ihm zog sich das Dorf Lauenbruch hin, das von Harburg bis zu der hamburgischen Ortschaft Moorburg reichend, bis auf einen geringen östlichen Rest der Hafenerweiterung zum Opfer fällt.

Von dem südlich der Gemarkung Lauenbruch vorhandenen Teile der Gemarkung Harburg werden auch noch einige Stücke, zumeist Wiesenland, für die geplante Hafenerweiterung benötigt. Die gesamte, für letztere erforderliche und der Enteignung unterliegende Grundfläche beträgt rd. 184 ha.

Auf dem vorbezeichneten Gebiete werden vier Hafenbecken hergestellt, die mit der Süderelbe in offener Verbindung stehen und in schräg flußab gerichteter Lage von ihr abzweigen. Sie erhalten eine Sohlenlage von — 8,0 m N. N., also rd. 8 m Wassertiefe bei mittlerem Niedrigwasser und 9,8 m Wassertiefe bei mittlerem Hochwasser der Elbe, und eine Sohlenbreite von 100 m, die sich in den Mündungen zur Erleichterung des Ein- und Ausfahrens der Schiffe auf 120 m erweitert. Von dem Elbufer (Streichlinie) angerechnet und in der Sohle gemessen, wird das erste (östlichste) Hafenbecken 540 m, das zweite 625 m und das dritte 785 m lang; das vierte (westlichste) ist zunächst 990 m lang angenommen.

Das Gelände zwischen den Hafenbecken und vor Kopf derselben wird bis auf + 5,4 m N. N., d. h. auf sturmflutfreie Höhe aufgehöht, um ausreichende und hochwasserfreie Flächen für Handel- und Gewerbeanlagen sowie für die dazu erforderlichen neuen



Frühere Deichstraße in Lauenbruch.



**Abbrucharbeiten in Lauenbruch und Beginn der Trockenbaggerung (im Hafenbecken II).**



Straßen- und Eisenbahnanlagen zu schaffen. Die Uferböschungen sind von der Sohle (— 8,0 N. N.) bis zur Höhe + 2,0 N. N. mit 1 : 2, darüber bis zur Krone der Aufhöhung (+ 5,4 N. N.) mit 1 : 1,5 geneigt, am Strome entsprechend 1 : 3 und 1 : 2; in der Höhe + 2,0 N. N. ist eine 1,0 breite Berme vorgesehen. Die Uferböschungen innerhalb der Hafenbecken gehören bis zur Sohlenkante mit zu den daranstoßenden Aufhöhungsflächen und sollen zusammen mit diesen in entsprechenden Abschnitten verkauft oder verpachtet werden; auch soll der endgültige Ausbau der Ufer den einzelnen Käufern nach Maßgabe ihrer sehr verschiedenartigen Bedürfnisse und Absichten überlassen bleiben, wobei sie bis zur Sohlenkante, also noch um 26 m vor die Kronenkante der Aufhöhung hinausgehen können. Deshalb werden die Uferböschungen auch nur mit einem leichteren Schutze versehen, der auf der Berme (+ 2,0 N. N.) und unterhalb bis hinab auf — 0,5 N. N. aus einem 0,2 m starken Deckwerk aus Faschinen mit ebenso starker Steindeckung, über der Berme aus einer Rasendeckung auf 0,5 m dicker Klaibodenschicht besteht. Das erste (östlichste) Hafenbecken nimmt insofern eine besondere Stellung ein, als es dazu ausersehen ist, in erster Linie dem Lagergeschäft und dem Umschlagsverkehr zu dienen. Es wird daher — und zwar seitens des preußischen Staates — im südlichen Teile seines Ostufers mit einer Umschlagsanlage ausgestattet; diese wird nach ihrem vollständigen Ausbau (vergleiche Anlage 4 „Querschnitte“) aus einer 230 m langen Kaimauer auf Pfahlrost, zwei Kaischuppen von je 100 m Länge und 40 m Tiefe, je 2 Eisenbahngleisen (einem Ladegleise und einem Verkehrsgleise), vor und hinter den Schuppen, einer 10 m breiten Straße, die wie der ganze Platz um die Schuppen herum gepflastert wird, sowie der erforderlichen Anzahl fahrbarer elektrischer Winkelportalkräne und den nötigen Nebenanlagen bestehen. Zunächst wird indessen nur die Kaimauer und ein halber Kaischuppen nebst seinem Zubehör an Gleisen, Kränen u. s. w. hergestellt, sowie in nördlicher Verlängerung der Mauer eine Reihe starker Dalben mit Uferstegen als ein weiterer Liegeplatz für Schiffe.

Die neuen Aufhöhungsflächen an den Seiten und vor Kopf der übrigen 3 Hafenbecken (II, III und IV) sollen, soweit sie nicht von Straßen- und Eisenbahnanlagen in Anspruch genommen werden, für die Anlage von Lagergeschäften und namentlich von Fabriken Verwendung finden. An der Wasserseite sind diese Plätze sowohl für die Seeschiffahrt wie für die Binnenschiffahrt bequem erreichbar. An ihrer Landseite erhalten sie einen ebenso vorzüglichen Anschluß an das Straßen- und Eisenbahnnetz durch einen 27 m breiten Verkehrsstreifen, der sich in der Mitte einer jeden Hafenzunge gleichlaufend mit den Hafenbecken hinzieht, und aus einer 5 m breit gepflasterten Straße mit Fußwegen und je zwei, durch Weichen verbundenen Gleisen zu beiden Seiten der Straße besteht. Diese Anordnung von Straße und Gleisen an der Rückseite der Lager- und Fabrikplätze ist gewählt worden, um den späteren Uferanliegern nach dem Wasser hin volle Bewegungsfreiheit zu belassen, sodaß sie nach Belieben Kaimauern, Bollwerke, Gebäude, Kräne u. s. w. bis hart an die Sohlenkante der Hafenbecken vorschieben können, ohne durch irgend welche durchlaufende Verkehrseinrichtungen darin oder in dem Verkehre mit dem hinteren Hauptteil ihres Grundstückes behindert zu werden. Maßgebend waren für die gewählte Anordnung die schlechten Erfahrungen, die in anderen Seehäfen mit der Lage der Verkehrswege dicht am Ufer von Fabrikplätzen gemacht sind.

Von den beiden an der Rückseite der Plätze angeordneten Gleisen soll das nächstliegende als Anschlußgleis, das neben der Straße liegende als Durchlaufgleis für den Bahnbetrieb dienen; im Bedarfsfalle ist der Anschluß eines oder mehrerer besonderer Ufergleise übrigens immer noch leicht möglich, bleibt indes wie der ganze besondere Anschluß jedes einzelnen Grundstückes und wie der Ausbau seines Ufers dem betreffenden Käufer selbst überlassen. Von vornherein sind dagegen Ufergleise für das Hafenbecken I vorgesehen, um den hier erforderlich werdenden unmittelbaren Verkehr zwischen Schiff und Eisenbahn zu ermöglichen.

Die erwähnten Zungenstraßen zwischen den Becken erstrecken sich südwärts bis zu der 12 m breiten Haupt-Hafenstraße, die sich in ganzer Länge des neuen Hafens vor den Köpfen der 4 Hafenbecken hinzieht. Von der Haupthafenstraße aus erfolgt der Anschluß an das bestehende städtische Straßennetz in dreierlei Weise: im Osten mit einer 1 : 150 fallenden Hauptrampe und mit 14 m Straßenbreite nach dem in gleicher Weise auszubauenden Parallelweg (an der Nordseite des Bahnhofs Unterelbe) und damit an die Blohmstraße, sowie ferner mit einer 1 : 200 fallenden Rampe und mit 12 m Straßenbreite nach der Holzhafenbrücke und dem Lothsekanal und damit auch nach der Blohmstraße; in der Mitte und nach Süden hin vermittelst einer Unterführung unter dem neuen Hafenbahnhof, zu der zwei gegeneinander mit 1 : 35 und 1 : 50 geneigte Rampen hinabführen, mit 12 m Straßenbreite an die Moorburgerstraße und damit an die Buxtehuder- und die Staderstraße. Die beiden zuerst genannten Straßenverbindungen führen nach den Geschäftsvierteln der Stadt Harburg, die dritte führt nach dem westlichen Teile des Stadtgebietes, auf dem schon jetzt eine besonders lebhafte Bebauung für Wohnzwecke Platz gegriffen hat.

Die neben den Zungenstraßen herlaufenden Zungengleise führen mittels Anschlußbögen von 180 m Halbmesser nach den beiden Durchlaufgleisen, die sich südlich der Haupthafenstraße gleichlaufend mit ihr hinziehen und die nördliche Begrenzung des neuen Hafenbahnhofs bilden. Letzterer erhält im wesentlichen dieselbe Höhenlage wie die übrigen Teile der Hafenerweiterung und nimmt den langgestreckten südlichen Streifen der Aufhöhung ein; er wird mit allen Einrichtungen eines neueren Verschiebebahnhofs — wie Ein- und Auslaufgleisen, Ablaufbergen, Stellwerken u. s. w. — in bester Weise ausgerüstet. Der Anschluß an das bestehende Eisenbahnnetz soll von dem Ostende der Durchlaufgleise aus auf der oben genannten, 1 : 150 geneigten Hauptrampe mit Hilfe zweier Gleise erfolgen, die in die Hauptweichenstraße am Westende des Bahnhofes

Unterelbe einmünden. Bei vollem Betriebe sollen später ganze Züge in dem neuen Hafenbahnhof gebildet und empfangen werden; für die Rangiermaschine wird auf ihm ein besonderer Lokomotivschuppen mit Drehscheibe u. s. w. errichtet.

Der Bau der neuen Hafenanlagen greift nebenbei mehrfach umgestaltend in die bisherigen Verkehrs- und Entwässerungsanlagen dieses Geländes ein. So unterbricht er die alte Deichstraße auf dem Lauenbrucher Elbdeich, die den Verkehr zwischen Harburg und dem unterhalb Lauenbruch gelegenen Dorfe Moorburg vermittelte; als Ersatz dient die neue Straßenverbindung, die von der Buxtehuder- und Moorburgerstraße ausgehend mit Hilfe der obengenannten Unterführung unter dem neuen Hafenbahnhof hindurch die Haupthafenstraße gewinnt und von dieser aus die westlichste Zungenstraße bis zu dem Ende des alten Elbdeiches hin benutzt. Ferner wird das bisherige Anschlußgleis vom Bahnhof Unterelbe nach dem Lothsekanal durch die neue Hauptrampe unterbrochen; es wird dafür ein neues Anschlußgleis gebaut, das von dem neuen Hafenbahnhof ausgeht. Endlich ist für die Entwässerung des östlich verbleibenden kleinen Restes der Gemarkung Lauenbruch die Anlage eines neuen massiven Elbdeichsieles erforderlich, sowie als Ersatz des obenerwähnten Landscheidegrabens, des mehrfach durchbauten nördlichen Randgrabens der Harburger Grundstücke, die Anlage eines 9 m breiten Abzugsgrabens, der im Osten am Holzhafen beginnt, sich am Südrande der Hafenerweiterung hinzieht und an ihrem Westende schließlich wieder in die untere Landscheide einmündet. Er erhält die beträchtliche Breite, weil er im Notfalle auch das zu Zeiten längeren Außenhochwassers über den sog. Überlauf des Holzhafens fließende überschüssige Wasser des dann in seiner gewöhnlichen Entwässerung behinderten alten Hafens abführen soll, und macht die Errichtung dreier kleiner Straßen- und Eisenbahnbrücken notwendig.

Im Vorstehenden sind die Grundzüge der technischen Ausgestaltung der neuen Harburger Hafenerweiterung



Schüttung des neuen Schutzdeiches mit Kippwagen.



**Großer Halb-Trockenbagger für Herstellung der Hafenböschungen mit Rückschüttung.**



dargestellt. Das Ergebnis ist die Schaffung einer großen Zahl von beliebig langen und sehr breiten, hochwasserfreien Grundstücken, die einerseits an die große See- und Binnenschiffahrt, andrerseits an den Straßen- und Eisenbahnverkehr in vorzüglicher Weise angeschlossen sind und deren unbeschränkter Uferausbau dem freien Ermessen der betreffenden Inhaber überlassen bleibt. Die am I. (östlichsten) Hafenbecken liegenden Plätze sollen wie bereits hervorgehoben, im wesentlichen dem Lagergeschäft und dem direkten Güterumschlage, die an den übrigen drei Becken gelegenen Plätze dagegen vorwiegend dem Großgewerbe, im Bedarfsfalle indessen auch dem Lager- und Umschlagshandel dienen. Um den verschiedenartigen Wünschen von Handel und Industrie gerecht werden zu können, erhalten die Plätze eine verschiedene, von Osten nach Westen hin wachsende Tiefe. Diese Tiefe beträgt bezw. rd. 135, 130, 140, 150 und 150 m, gerechnet von dem äußeren Anschlußgleis bis zur oberen Uferkante; hierzu kommt noch überall die gleichfalls verwertbare 26 m betragende Breite von dieser Oberkante bis zur Sohlenkante der Hafenbecken.

Die neue Hafenerweiterung wird nicht auf einmal, sondern in zwei Abschnitten ausgeführt. Zur Zeit ist der I. Teil in der Ausführung begriffen; er besteht aus den drei östlichen Hafenbecken I, II und III mit ihrem Zubehör an Aufhöhung, Straßen und Gleisen. Der II. Teil, umfassend das IV. Becken mit seinem entsprechenden Zubehör, wird erst im Bedarfsfalle in Angriff genommen werden, sobald die Plätze des I. Teils nutzbringend verwertet und besetzt sind oder sobald ein ungewöhnlich großes Unternehmen mehr Raum beansprucht, als durch die Raumeinteilung des I. Teiles geboten wird.

Von der rd. 184 ha betragenden gesamten Grundfläche entfallen auf den I. Teil rd. 122 ha, auf den II. Teil rd. 62 ha. Hiervon werden erzielt beim I. Teil (rd. 5,7 + 6,7 + 8,3 =) rd. 20,7 ha Beckensohlenflächen und rd. 66,5 ha nutzbare Grundfläche (einschl. 10,5 ha nutzbarer Böschungsfläche); beim

II. Teil (nach der Annahme des Entwurfs) rd. 10,1 ha Beckensohlenfläche und rd. 44,5 ha nutzbare Grundfläche (hiervon 5,5 ha nutzbare Böschungsfläche); der Rest der Fläche wird von den Straßen- und Gleisanlagen und der staatlichen Umschlagsanlage in Anspruch genommen.

Die Baukosten für den I. Teil sind veranschlagt auf rd. 5,000,000 ℳ, die für den II. Teil auf rd. 2,500,000 ℳ — ohne die für beide Teile zusammen zu 3,800,000 ℳ. veranschlagten Grunderwerbskosten.

Die Vollendung des I. Teiles der Hafenerweiterung — einschl. der staatlichen Umschlagsanlage am Ostufer von Becken I — ist für Ende 1906 zu erwarten; indes sollen die Plätze am Becken I und am Ostufer von Becken II bereits gegen Ende 1905 fertig aufgehöht und mit vorläufigen Straßen- und Gleisanschluß versehen, also schon fertig zum Verkauf und zur Bebauung sein. Wann der zweite Teil der Hafenerweiterung ausgeführt werden wird, läßt sich zur Zeit noch nicht übersehen. Der Zeitpunkt ist ganz unbestimmt, da er wie oben schon gesagt wurde, von der späteren Entwickelung der Verhältnisse und der Nachfrage nach Industrieplätzen abhängig ist.

In dem oben bereits erwähnten zwischen dem preußischen Staate und der Stadt Harburg abgeschlossenen Vertrage sind im wesentlichen folgende Bestimmungen enthalten:

Die Stadt Harburg verpflichtet sich, die im Vorstehenden geschilderten neuen Hafenanlagen auf eigene Kosten auszuführen, und zwar zunächst den 3 Hafenbecken nebst Zubehör umfassenden I. Teil, aber ohne die Umschlagsanlage am I. Hafenbecken, die der Staat auf seine Kosten herstellt. Die Ausführung hat zu erfolgen nach Maßgabe der landespolizeilichen Feststellung des allgemeinen Entwurfes und hinsichtlich aller erforderlichen Eisenbahnanlagen gemäß den Vorschriften der Kgl. Eisenbahnverwaltung — unter Aufsicht der Kgl. Wasserbauverwaltung bezw. der Kgl. Eisenbahnverwaltung. Die Stadt Harburg hat ferner, unter Voraussetzung der Verleihung des Enteignungsrechtes, das ganze für die Hafenerweiterung benötigte Gelände selbst zu er-



Baugrube für die Kaimauer am Becken I mit dem fertigen Pfahlrost.



Durchbrechung des alten Elbdeiches in Becken I mit Eimerbagger von der Elbe her.



werben. Zu den Kosten der ganzen Anlagen gewährt der preußische Staat eine feste Beihilfe von 2,500,000 ℳ., auch überweist er das staatliche Außendeichland vor Lauenbruch, soweit es nicht künftige Hafenbeckensohle wird, unentgeltlich und lastenfrei. Die Stadt stellt dem preußischen Staat am Ostufer von Becken I einen Platz von rd. 2 ha. Größe für die staatliche Umschlagsanlage sowie einen anderen Platz von rd. $^1/_4$ ha Größe für ein Dienstgebäude der Zollverwaltung unentgeltlich zur Verfügung und leistet außerdem einen jährlichen Zuschuß von 2 ℳ. für das lfd. m Uferlänge der durch Handel und Industrie benutzten Grundstücke zu den Kosten der Zollverwaltung.

Die Sohlenflächen der Hafenbecken sowie die Eisenbahnanlagen einschl. Grund und Boden, ausgenommen die Anschlußgleise der Hafenbecken von dem Hafenbahnhof an, gehen unentgeltlich in das Eigentum des preußischen Staates über. Letzterem liegt auch die Erhaltung der Hafentiefe und die Unterhaltung und der Betrieb der Eisenbahnanlagen ob, wofür er berechtigt ist, Hafenabgaben und Eisenbahngebühren nach den tarifmäßigen Sätzen zu erheben. Überdies hat ihm die Stadt Harburg für die ersten 20 Jahre die Betriebs- und Unterhaltungskosten der staatlichen Umschlagsanlage, soweit sie nicht durch deren eigene Betriebseinnahmen gedeckt werden, zu ersetzen und das Anlagekapital dieser Anlage vom 3. bis zum 20. Betriebsjahre fortschreitend mit $1^1/_2$ % bis 3 % zu verzinsen. —

Mit der B a u a u s f ü h r u n g d e r H a f e n e r w e i t e r u n g ist, nachdem der sehr zeitraubende Grunderwerb soweit gediehen war, Mitte Februar 1904 begonnen worden. Zu diesem Zeitpunkt fing die Bremer Baugesellschaft Volker, Bos, Ficke & Co. in Bremen, die fast die gesamten Erdarbeiten für den I. Teil der Hafenerweiterung (Becken I, II, III) vertraglich übernommen hat, mit dem Verlegen ihrer Erdtransportgleise (rd. 6 km), mit der Anfuhr ihrer Geräte und anderen Vorarbeiten an. Zunächst wurde ein rd. 2,6 km langer Schutzdeich mit 8 m Kronenbreite hergestellt, der den Hauptteil des Baugeländes für den I. Teil umfaßt und die Harburger

Niederung, nach dem Durchstechen des alten Elbdeiches an den Stellen der neuen Hafeneinfahrten, gegen das Elbhochwasser schützen soll, oder vielmehr seit März dieses Jahres bereits schützt, da der Elbdeich in diesem Monat bereits durchstochen wurde. Der erforderliche gute Boden wurde aus den 3 Hafenbecken teilweise mittels Handbetriebes, teilweise mittels Trockenbaggers gewonnen und in Kippwagenzügen durch Lokomotiven befördert. Der gewachsene Boden besteht im Mittel aus einer oberen, $^1/_2$ bis $^3/_4$ m starken Tonschicht, einer darunter befindlichen, $2^1/_2$ bis 3 m starken Moorschicht und darunter aus Sand und Kies.

Zugleich mit dem Schutzdeich wurde an der Herstellung der, jedes einzelne Hafenbecken einfassenden, schwächeren Spüldeiche gearbeitet, da die Aufhöhung des Hafengeländes südlich des alten Elbdeiches mit Spülbetrieb erfolgen sollte. Der erforderliche gute Boden wurde in derselben Weise wie für den Schutzdeich beschafft, zum Teil aber auch mit Dampfwindebetrieb und kleineren Kippwagen sowie am Becken I und II mit Hilfe eines sehr großen Trockenbaggers, der gleichzeitig die richtige Hafenböschung, 1 : 2 bis zur vollen Tiefe (— 8,0 N. N.) herstellte. Bei dieser ganzen Trockenarbeit, für die (außer für den letztgenannten Bagger) Wasserhaltung mit mehreren Dampfpumpen erforderlich war, waren bis Ende 1904 über 500 Mann ständig beschäftigt.

Gegenwärtig — Frühjahr 1905 — ist sie beendigt und dafür die Arbeit der Naßbagger und die Aufhöhungsarbeit in vollem Gange. Die kleineren Hafenzungenflächen nördlich des alten Elbdeiches wurden mittels eines Elevators aufgehöht, der den Boden aus ihm zugeschleppten Baggerschuten baggerte und durch eine hochgelegene offene Rinne mit mäßigem Wasserzusatz auf die aufzuhöhenden Flächen ergoß; dort hat sich der Boden fest abgelagert, während das Schwemmwasser abfloß. Die übrigen Flächen innerhalb des Schutzdeiches werden mittels mehrerer Schutensauger aufgehöht, die den Boden, der teils bei der Ausbaggerung der Hafenbecken, teils durch Baggerung in der Süder-



Elevator, Baggerboden hinter den östlichen Spüldeich von Becken III schüttend.



Schutensauger, Baggerboden hinter den westlichen Spüldeich von Becken III spülend; weiterhin Eimerbagger bei der Arbeit.

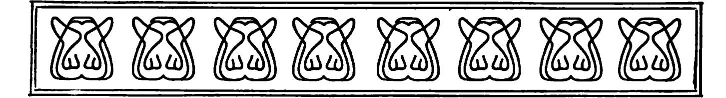


elbe mittels Eimer- und Saugbagger gewonnen wird, aus den Baggerschuten saugen und durch lange Rohrleitungen unter 6 bis 8fachem Wasserzusatz aufs Land drücken; auch hierbei lagert sich der Sandboden beim Abfließen des Spülwassers ab und zwar so fest, daß leichtere Gebäude ohne tiefere und künstliche Gründung unmittelbar darauf erbaut werden können.

Der außerhalb des Schutzdeiches liegende westliche Teil des Hafenbahnhofs sowie die großen Straßenrampen im Osten müssen dagegen ganz im Trockenen aufgeschüttet werden. Fortschreitend mit dem Fertigstellen der einzelnen Aufhöhungen werden die Straßen- und Gleisanlagen wie auch die Uferbefestigungen und die anderen Nebenarbeiten ausgeführt; von den ersteren zunächst der östliche Teil mit vorläufigem Anschluß an den Lothsekanal und an dessen Anschlußgleis. Eine Straße, nämlich die Zungenstraße westlich von Becken III — zugleich Westgrenze des I. Hafenteils — ist mit vorläufigem Anschluß an die Moorburger Straße bereits Ende 1904 zur Aufrechterhaltung des Verkehrs mit Moorburg eröffnet worden; sie ist größtenteils auf dem westlichen Schutzdeiche entlanggeführt worden.

Von den Kunstbauten ist das neue Elbsiel am Ostende von Lauenbruch schon im Betriebe, die Brückenbauwerke sind im Bau oder in Vorbereitung. Die staatliche Umschlagsanlage am Ostufer von Becken I ist gleichfalls seit Mitte 1904 im Bau und wird voraussichtlich Ende 1906 fertiggestellt sein.





## V. Harburgs Handel und Industrie und die Aussichten für seine weitere Entwickelung.

Am Schlusse des zweiten Abschnittes sind bereits die Bevölkerungszahlen Harburgs für eine längere Reihe von Jahren angegeben und es ist dort darauf hingewiesen, daß die überaus starke Steigerung der Bevölkerung, die in der Provinz Hannover von keiner anderen Stadt — abgesehen von der als Vorstadt von Hannover anzusehenden Stadt Linden — auch nur annähernd erreicht wird, in erster Linie der Entwickelung des Großgewerbes in Harburg zu verdanken ist. Dieses beschäftigt in Harburg rund 9000 Arbeiter und Arbeiterinnen, die sich auf die einzelnen Industrieen folgendermaßen verteilen:

- 5 Gummifabriken mit zusammen rd. 2500 Arbeitern und Arbeiterinnen,
- 1 Jutespinnerei- und -Weberei mit rd. 1500 Arbeitern und Arbeiterinnen,
- 7 Ölfabriken (Palmkernöl- und Leinölfabriken) mit zusammen rd. 1000 Arbeitern,
- 7 Maschinenfabriken und Eisengießereien mit zusammen rd. 700 Arbeitern,
- 1 Rohr- und Stockfabrik mit rd. 600 Arbeitern und Arbeiterinnen,
- 7 Chemische Fabriken mit zusammen rd. 450 Arbeitern,

3 Schiffswerften mit zusammen rd. 350 Arbeitern,
4 Fischkonservenfabriken mit zusammen rd. 460 Arbeitern und Arbeiterinnen,
3 Lederfabriken mit zusammen rd. 240 Arbeitern,
2 Brauereien mit zusammen rd. 120 Arbeitern,
3 Mühlen mit zusammen rd. 80 Arbeitern und
20 andere verschiedene Fabriken mit zusammen rd. 1000 Arbeitern und Arbeiterinnen.

Wie aus diesen Angaben hervorgeht, haben sich in Harburg die verschiedensten, in keiner Beziehung zu einander stehenden Industrieen niedergelassen. Infolgedessen hat sich Harburg auch im Gegensatz zu anderen mittleren Städten, die vorwiegend Sitz einer einzelnen oder weniger mit einander verwandten Industrieen sind, einer fast ständig gleichmäßigen Entwickelung zu erfreuen, während bei Städten mit Einzelindustrieen Zeiten starker Bevölkerungszunahme mit Stockungen abzuwechseln pflegen.

In manchen Zweigen der industrieellen Tätigkeit nimmt Harburg in Deutschland und über Deutschlands Grenzen hinaus eine führende Stellung ein. Zur Zeit ist die bedeutendste Industrie Harburgs die Ölindustrie. Sie hat sich aus kleinen Anfängen heraus in den letzten zwanzig Jahren derart entwickelt, daß jetzt in Harburg allein mehr Leinöl hergestellt wird als sonst in ganz Deutschland zusammen und die früher notwendige starke Einfuhr von Leinöl nach Deutschland eine sehr lebhafte Einbuße erlitten hat. Daneben werden aber auch noch ganz erhebliche Mengen von Palmkernöl erzeugt.

Kaum weniger bedeutend ist die Harburger Gummi-Industrie, die besonders durch zwei weltbekannte Werke, die „Vereinigten Gummiwaaren-Fabriken Harburg-Wien“ und die Harburger Gummi-Kamm-Ko. Dr. Heinrich Traun & Söhne, vertreten wird. Aber auch die übrigen Fabriken Harburgs erfreuen sich überall eines guten Rufes und sie liefern auch fast durchweg gute finanzielle Ergebnisse.

Neben der Industrie, die allerdings die Hauptrolle spielt, ist der Handel Harburgs nicht ohne Belang, wenngleich er mit dem ganz übermächtigen Wettbewerb



Leinölfabrik von Brinckman & Mergell am Ziegelwiesenkanal.



Hamburgs zu rechnen hat. Mehrere große Speditionsfirmen dienen ihm und auch der Eigenhandel wird in nicht zu unterschätzendem Umfange betrieben.

Durch das Zusammenwirken von Handel und Industrie entsteht der Hafenverkehr Harburgs, der sich für das Jahr 1904 aus der hier folgenden Zusammenstellung ergibt:

| Seeschiffe | | | | Flußschiffe | | | | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| überhaupt | | beladen | | überhaupt | | beladen | | |
| Zahl | Raumgehalt in Reg.-Tonnen zu 2,83 cbm | Zahl | Ladung in Gewichts-Tonnen zu 1000 kg | Zahl | Raumgehalt in Reg.-Tonnen zu 2,83 cbm | Zahl | Ladung in Gewichts-Tonnen zu 1000 kg | Ladung in Tonnen zu 1000 kg |
| I. Angekommene Schiffe | | | | | | | | |
| 992 | 118824 | 533 | 145215 | 16169 | 928217 | 10911 | 1012676 | 1158791 |
| II. Abgegangene Schiffe | | | | | | | | |
| 993 | 119722 | 666 | 101225 | 16167 | 943947 | 8188 | 625950 | 727175 |

Diese Zusammenstellung ist nicht ganz vollständig. Sie enthält nämlich nicht die durch die Schleusen gegangenen fiskalischen Fahrzeuge und die zwischen Hamburg und Harburg verkehrenden Personendampfer (s. Abschn. III) und auch nicht den Verkehr an den beiden, direkt an der Süderelbe gelegenen Fabriken. Die eine derselben belud im Jahre 1904 allein 468 Fahrzeuge mit 37,882 Register-Tonnen Raumgehalt und entlöschte 557 Fahrzeuge mit 43,894 Register-Tonnen. Man wird infolgedessen nicht fehlgreifen, wenn man den Verkehr des Hafens in Zugang und Abgang zusammen zu etwa 2,000,000 Gewichtstonnen Ladung angibt, und das ist ein recht beträchtlicher Hafenverkehr.

Seine gute Entwickelung verdankt Harburg, unterstützt durch die stete Sorge der Staatsregierung für den Ausbau seines Hafens und der zu ihm führenden Schiffahrtsstraßen, seiner günstigen Lage. Harburg liegt

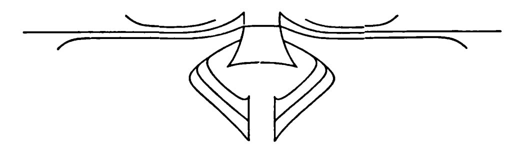
vor den Toren Hamburgs, und deshalb steht die Hamburger Börse den Harburger Geschäftsleuten für den vorteilhaften Einkauf ihres Bedarfs, für den Verkauf ihrer Erzeugnisse und für die Ausnutzung jeder günstigen Konjunktur zur Verfügung.

Die Verbindungen Harburgs mit seinem Hinterlande sind sowohl zu Wasser wie zu Lande die denkbar günstigsten, jedenfalls mindestens ebenso gut wie die des benachbarten Hamburg und auch die Wasserverbindung nach dem Meere und damit den transoceanischen Ländern wird nach der hoffentlich bald zustandekommenden Vereinbarung mit Hamburg wegen der Vertiefung der auf dem hamburgischen Staatsgebiet liegenden Köhlbrandstrecke keiner Verbindung eines anderen deutschen Hafens nachstehen und von den größten Seeschiffen benutzt werden können. Diese werden dann an den auf dem neuen Hafengelände errichteten Fabriken und Lagerplätzen direkt anlegen können, um ihnen Rohstoffe für die Fabrikation auf dem denkbar billigsten Wege zuzuführen und in gleicher Weise die zur Ausfuhr gelangenden Erzeugnisse abzunehmen.

Da die Fabriken ebenso gut durch die Binnenschiffe erreicht werden und den bequemsten Anschluß an das Straßennetz der Stadt Harburg und an das deutsche Eisenbahnnetz haben, bietet das Harburger Hafenerweiterungsgelände für alle die Industrien, bei denen die Transportkosten der Rohstoffe, der Verbrauchsstoffe und der Erzeugnisse einen erheblichen Teil der Unkosten ausmachen, eine Ansiedelungsgelegenheit, bei der die Erfordernisse, von denen das Gedeihen einer gewerblichen Unternehmung abhängt, in ganz ungewöhnlichem Maße erfüllt sind — und wohl auch besser erfüllt sind als irgendwo in Deutschland für alle die Industrien, die von dem Auslande abhängig sind.

Dabei steht diesen Industrien in Harburg eine Stadt zur Verfügung, in der die zu beschäftigenden Arbeiter gute Unterkunft finden, so daß auch alle die Nachteile fortfallen, die mindestens in der ersten Zeit dann entstehen, wenn größere gewerbliche Unternehmungen sich fern von einem bevölkerten Orte schnell entwickeln.

Unter diesen Umständen werden die Hoffnungen, die die Bewohner Harburgs an die neuen Hafenanlagen in der bisherigen Gemarkung Lauenbruch knüpfen und die darin gipfeln, daß sie sich als ein Mittel zur schnellen und gedeihlichen Weiterentwickelung Harburgs erweisen werden, nicht als unberechtigt erscheinen können.



G. Lühmann's Buchdruckerei Harburg a. E.


HAMBURG
WANDSBEK
Barmbek
Hamm
Billwerder
Moor
Rothenburgsort
Kirchdorf
Stillhorn
Spaden
land
Neuland
Kl. Schweine Sand
Cranz
Rübke
Neudorf
Ballen



Süd

Elbe ←

Gemarkung W

N

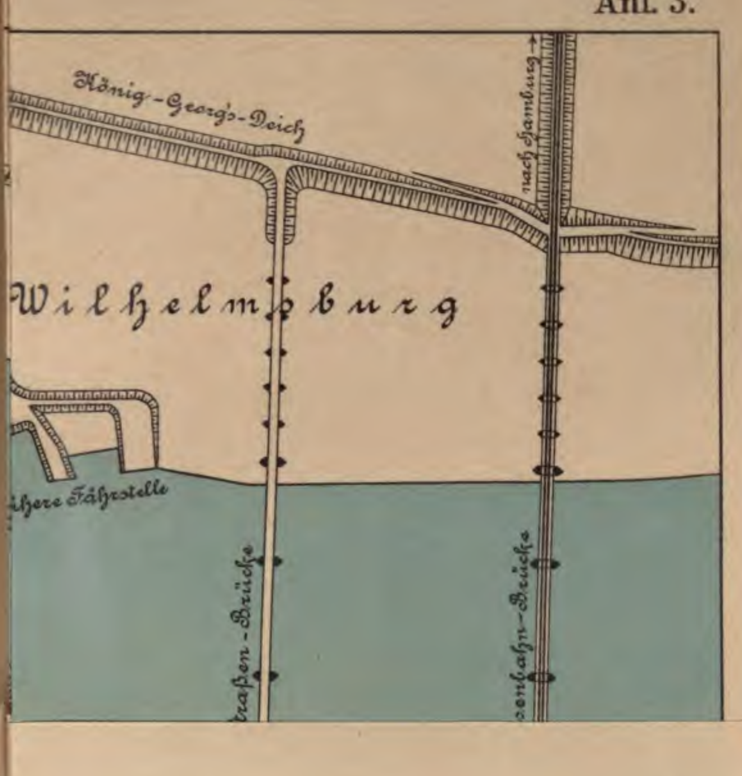
M. 1:

100 50 0

Der Harburge
vor dem Jah



Anl. 3.





# erschnitte

h die Umschlags-
nbecken.



Hafenufer
und die
fhöhung.





